Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

29 893 Veiligheid van het railvervoer

Nr. 204 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 juni 2016

Op 8 december jl. heb ik uw Kamer de actualisatie van het Railveiligheidsbeleid[1] aangeboden. Als onderdeel daarvan heb ik aangekondigd mijn prioriteiten voor de komende periode opnieuw vast te stellen in een Beleidsimpuls Railveiligheid. Die bied ik uw Kamer hierbij aan[2].

De afgelopen jaren is binnen de spoorsector intensief samengewerkt en zijn aanzienlijke inspanningen gepleegd om het hoge veiligheidsniveau dat we in Nederland hebben te behouden en versterken. Dit biedt een goede uitgangspositie voor de toekomst en er wordt hard gewerkt aan verdere verbetering. Bij mijn sturing op het verder verbeteren van de railveiligheid ga ik uit van maatregelen en verbeterprogramma's die potentieel de grootste extra veiligheidswinst opleveren. Bij keuzes voor verbetermaatregelen dient een afweging tussen haalbaarheid en betaalbaarheid te worden gemaakt. Vervolgens maak ik, met behulp van de concessies, transparant hoe de afweging plaatsvindt tussen veiligheid en andere belangen als betrouwbaarheid en capaciteit.

Op basis van deze uitgangspunten heb ik, in overleg met de sector, mijn prioriteiten opnieuw vastgesteld in de Beleidsimpuls Railveiligheid. Niet op alle veiligheidsonderwerpen is Rijksbetrokkenheid nodig. De spoorsector is primair zelf verantwoordelijk voor een dagelijkse veilige uitvoering van het vervoer en heeft ook laten zien hier op een goede manier en in gezamenlijkheid werk van te maken. IenM heeft een rol als er een gezamenlijke verbeteropgave ligt, er sprake is van tegenstrijdige belangen of onduidelijkheid bestaat over rollen en verantwoordelijkheden. Op basis hiervan kom ik tot de volgende prioriteiten voor de periode 2016–2020:

– verbeteren van de externe veiligheid, zowel ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen als het voorzieningenniveau op

[1] Kamerstuk 29 893, nr. 200.
[2] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

kst-29893-204
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

emplacementen. Zoals aangekondigd in mijn brief van 26 mei jl.[3] geef ik de komende periode in overleg met de spoorsector prioriteit aan het verbeteren van de registratie van gevaarlijke stoffen op emplacementen en het analyseren van de oorzaken van de overschrijdingen van de risicoplafonds uit de wet Basisnet. Op basis van deze analyse formuleer ik mogelijk oplossingsrichtingen om deze overschrijdingen weg te nemen;
– uitvoering geven aan het herziene STS-verbeterprogramma, ten behoeve van het doorzetten van de dalende trend van het aantal STS-passages. De afgelopen drie jaren is het aantal afgenomen van 170 in 2013 naar 112 in 2014 en 100 in 2015. De STS-jaarrapportage zal voortaan niet meer als separaat rapport aan uw Kamer worden toegezonden, maar onderdeel uitmaken van het NSA-jaarverslag als integraal onderdeel van de analyse van de spoorwegveiligheid;
– het uitrollen van de nieuwe standaardaanpak voor overwegen op basis van de ervaringen met het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) en het programma niet-actief beveiligde overwegen (NABO);
– vaststellen van een herziene procedure voor afstemming over recreatieve belangen in relatie tot overwegveiligheid, in samenwerking met ProRail en recreatieve belangenorganisaties;
– het dit jaar vaststellen van een nieuw meerjarig programma suïcidepreventie in overleg met ProRail en de vervoerders voor de periode tot en met 2020;
– implementeren van de technische pijler uit het Vierde Spoorwegpakket, rekening houdend met de «lessons learned» uit de parlementaire enquête Fyra.

In de Beleidsimpuls wordt mijn inzet op bovenstaande prioriteiten en andere onderwerpen nader toegelicht. Sturing op verdere verbetering van het veiligheidsniveau vraagt ook om flexibiliteit. De agenda is dus niet in beton gegoten. Daarom zal ik jaarlijks op basis van het vernieuwde NSA[4]-jaarverslag, waarin duiding wordt gegeven aan de ontwikkeling van onderliggende veiligheidsrisico's, bezien of bijstelling van mijn prioriteiten noodzakelijk is en uw Kamer informeren over de voortgang van de uitvoering. In overleg met de spoorsector zal ik op basis daarvan waar nodig komen tot aanvullende maatregelen en een bijpassende manier van doorwerking, bijvoorbeeld door verankering in het beheer- en vervoerplan van ProRail en NS. Hiermee ontstaat een jaarlijkse cyclus die het instrumentarium creëert om te kunnen sturen op het realiseren van verbeteropgaven. De Beleidsimpuls vormt de basis voor deze cyclus, die komend najaar start.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma

---

[3] Kamerstuk 30 373, nr. 60
[4] National safety authority